

VAN UTOPIE TOT VINEX-WIJK

DE TRANSFORMATIE VAN DE BIJLMERMEER

Gepubliceerd in *Ons Erfdeel* 2012/1.

Zie www.onserfdeel.be of www.onserfdeel.nl.

“Wat onze voorouders in de zeventiende en achttiende eeuw bouwden was groots, wat wij hier bouwen zal het nageslacht – naar wij hopen – eveneens als groots kunnen ervaren en beleven. Anders in velerlei opzicht, onvergelijkbaar zelfs misschien, maar over een eeuw zal de burgerij van Amsterdam toch minstens met respect moeten kunnen spreken over de wijze waarop de Bijlmermeer in de zestiger en zeventiger jaren van deze eeuw werd gebouwd.”¹ Dit citaat uit 1966 van de toenmalige Amsterdamse burgemeester representeert de verwachtingen die men koesterde over de nieuwe woonwijk de Bijlmermeer in de beginfase. Een stad voor de toekomst, met ruime woningen, vrij van verkeer en volop groen.

Inmiddels heeft de tijd deze utopische visie ingehaald. Als de Amsterdammers omstreeks 2066 al met respect over de Bijlmermeer zullen spreken, dan zal dat toch vooral op het conto te schrijven zijn van de ingrijpende vernieuwingsoperatie die zo'n twintig jaar geleden in gang is gezet. Wie vandaag de Bijlmermeer bezoekt en hier ook al in de jaren zeventig was, zal met verbazing rondkijken. Het modernistische ontwerp van weleer dat werd gekenmerkt door een strikte scheiding van verkeersfuncties, uitgestrekte groene openbare ruimte en de imposante hoogbouw is verdwenen. In plaats daarvan rijden fietser en automobilist weer naast elkaar, zijn de honingraatflats gesloopt of geamputeerd en lijkt de intiemere schaal van de nieuwe rijtjeswoningen een manier om de bewoner aan zijn directe woonomgeving te binden. De moskee Taibah, gelegen bij metrostation Kraaiennest, is vormgegeven als een Hollandse fantasie van die in de oriënt en laat geen twijfel over de geloofsbeleving. Het vormt een enorm contrast met de geloofsruimten van het eerste uur die zich onder de parkeerviaducten

MARIEKE VAN ROOY

werd in 1974 geboren in Weert. Studeerde kunstgeschiedenis. Publiceerde over kunst en architectuur en werkte mee aan verschillende tentoonstellingen in het Nederlands Architectuurinstituut. Is nu promovendus architectuurgeschiedenis aan de Technische Universiteit Eindhoven. Haar onderzoek richt zich op de Amsterdamse sociale woningbouw van de jaren zestig en zeventig.
Adres: mvrooy@zonnet.nl.

bevonden en zich (vrijwillig) hadden geconformeerd aan de architectonische restricties van het functionalistische totaalontwerp.

De vernieuwing van de wijk loopt bijna op zijn einde, de voorstellen voor de aanpak van de laatste oorspronkelijke flat Kleiburg en gecombineerde parkeergarage/winkelcentrum Kraaiennest worden nog besproken. Maar indien men daar uit is, dan is het laatste stukje dat nog refereerde aan de authentieke informele Bijlmermeer onherroepelijk verdwenen. In dit artikel zal de opbouw en de afbraak van dit radicale woningbouwproject in de Nederlandse (architectuur)geschiedenis geschetst worden.

HET OORSPRONKELIJKE ONTWERP

De Bijlmermeer is een voormalige polder die voor de annexatie in gebruik was als landbouwgrond. Het gebied ligt zo'n vijftien kilometer van het centrum van Amsterdam in de zuidoostelijke richting en was onderdeel van de gemeenten Weesperkarspel, Ouder Amstel en Diemen. De uitbreiding van de stad in zuidoostelijke richting was niet opgenomen in het oorspronkelijke uitbreidingsplan voor Amsterdam uit de jaren dertig (AUP). Men dacht dat de stad zou groeien tot 960.000 inwoners in 2000 en dat die gehuisvest zouden kunnen worden binnen de stadsgrenzen. Deze visie werd na de Tweede Wereldoorlog echter bijgesteld. Door een daling van de gemiddelde woningbezetting, toename in terreinen voor industrie en recreatie en het opknappen van verouderde woningen in de binnenstad en de negentiende-eeuwse gordel waren er meer woningen nodig dan voorzien. In de herziene versie van het AUP werd het idee van de concentrische stad verlaten en vervangen door het con-



Gereneveerd Bijlmer-flatgebouw bij de metrolijn, Foto Domenico Mangano.

cept van een stadskern met uitstekende lobben. Een van die “vingers” was de Bijlmermeer.

Het rijk wilde niet zonder meer instemmen met de uitbreiding van de grenzen van de hoofdstad. Daarom startte de gemeenteraad een ware campagne om medestanders voor het project te winnen. Zo werd er een brief verstuurd naar de 320.000 inwoners van Amsterdam waarin werd uitgelegd waarom de ontwikkeling van de Bijlmermeer zo belangrijk was voor de stad. Een fragment uit deze brief, waaruit de beroerde situatie van de Amsterdamse woningbouw in deze periode blijkt: “Heeft u wel eens nagedacht over het probleem van 25.000 Amsterdamse gezinnen, die blijkens een diepgaand onderzoek in onaanvaardbare woontoestanden leven moeten, omdat hun ‘woningen’ in feite krotten zijn? Wist u, dat nog 38.000 Amsterdamse gezinnen leven in ‘woningen’ met slechts twee kamers? Kunt u zich voorstellen, dat wij – het dagelijks bestuur van uw stad – met grote bezorgdheid zijn vervuld, nu de plannen voor het opruimen van de krotten en het opheffen van die bijna onmenselijke woontoestanden misschien niet zullen kunnen worden uitgevoerd als de Regering ons blijft weigeren nieuwe woningen in de Bijlmermeer te bouwen? Uw goede stad Amsterdam – en wie onzer is niet trots op deze stad? – moet zo snel mogelijk voor minstens 100.000 stadgenoten nieuwe huizen kunnen bouwen. (...) Amsterdam heeft de Bijlmermeer nodig! NU!”² Volgens de afdeling voorlichting was het de eerste keer in Nederland dat een college van burgemeesters en wethouders van een grote stad zich voor zo’n belangrijke zaak middels een brief rechtstreeks tot de burgers richtte.

In 1964 werd de onenigheid tussen Amsterdam en minister Toxopeus bijgelegd door middel van een compromis. Achter de schermen werkte men aan de vorming van een agglomeratiebestuur voor Groot-Amsterdam en hierin zou de Bijlmermeer straks een zelfstandige gemeente kunnen zijn. Als tijdelijke oplossing kon De Bijlmer voor een periode van twaalf jaar bij Amsterdam gevoegd worden. In 1966 was de overdracht een feit. (De bestuurlijke wijziging vond overigens nooit plaats en na twaalf jaar werd de Bijlmer definitief samengevoegd met Amsterdam.)

De Bijlmermeer is het meest radicale woningbouwproject dat is gerealiseerd in Nederland in termen van programma, architectuur en stedenbouw. Negentig procent van het project bestond uit hoogbouw en zeventig procent werd gerealiseerd in de sociale sector. Het project is gebaseerd op de scheiding van functies zoals benoemd in het Charter van Athene (1933), dat geformuleerd werd door leden van de CIAM (Congrès Internationaux d’Architecture Moderne). Het is sterk beïnvloed door de stedenbouwkundige Cornelis Van Eesteren, die van 1930 tot 1947 secretaris was van de CIAM en werkzaam bij de Amsterdamse dienst Stadsontwikkeling. Ondanks de enorme schaal vormde het idee van de tuinstad een van de inspiratiebronnen. Aldus een brochure van de Federatie van Woningbouwverenigingen: “Het klinkt misschien wat

vreemd, maar straks kun je buiten wonen in Amsterdam. Dat kan in de Bijlmer. De Bijlmer krijgt niet een stedelijke opzet zoals wij gewend zijn. Het wordt geen stad met wat groen er in; het wordt groen met de stad er in.”³

Het ontwerp voor de Bijlmermeer was afkomstig van de afdeling Stadsontwikkeling, die in betrekkelijke eenzaamheid de plannen ontwikkelde. De dienst legde de basis voor het groen, de openbare ruimte, de infrastructuur en de verkaveling van de woningbouw. De Woningdienst mocht de detaillering van de woningbouw uitwerken, maar veel speelruimte had ze niet. Enerzijds waren er de richtlijnen van Stadsontwikkeling, anderzijds de strenge condities van de systeembouwers waar de Woningdienst tot dan toe nog weinig ervaring mee had.

Het hart van het project bestond uit hoogbouw van elf lagen in een honingraatstructuur, gesitueerd in een parklandschap. De jonge architect Kees Rijnbout van de Woningdienst ontwierp in lijn met de wensen van stadsontwikkeling een galerij (ook wel droogloop genoemd) die de hoogbouw zou verbinden met de parkeergarages, tevens zouden hierin ruimten voor gemeenschappelijke activiteiten worden ondergebracht. Bovenop de binnenstraat waren acht woonlagen geprojecteerd. Vanwege financiële beperkingen werd de opzet van Rijnbout in een later stadium versoberd. Zo werd er een extra woonlaag toegevoegd, die het totaal op negen bracht en het aantal afvalkokers en liften verminderd. Dit ontwerp vormde de basis voor de overige woonblokken in het plan. De oplossingen die Rijnbout had toegepast om te voldoen aan de gevraagde bezuinigingen werden telkens herhaald, en soms nog drastischer doorgevoerd.

Het ontwerp voor de infrastructuur was vooruitstrevend te noemen binnen de Nederlandse context, er was sprake van een scheiding tussen de verkeersstromen en het directe gebied rondom de woonblokken was autovrij. Opgetilde autowegen gaven direct toegang tot de parkeergarages die aan de randen van de woningbouwdistricten waren geplaatst. Deze plekken waren ook de kruispunten waar het openbaar vervoer, winkelcentra en andere voorzieningen bijeen kwamen. Fiets- en voetgangersroutes werden meanderend aangelegd door het gebied, de viaducten waren hiervoor essentieel. Traditionele straten werden niet toegepast, de adressen waren te vinden via de namen die de gebouwen hadden gekregen. De volgende passage geeft een goed beeld van wat men van de Bijlmermeer verwachtte: “Ten aanzien van woning en woonmilieu tracht het plan Bijlmermeer te voldoen aan algemeen menselijke behoeften als ‘eigenheid’ en ‘herkenbaarheid’. In het plan wordt ernaar gestreefd dit te bereiken door de hoge blokken zo te rangschikken, dat de open ruimten gedifferentieerd zijn naar vorm en naar situering ten opzichte van infrastructurele elementen, voorts door sterk verschillende inrichting van de open ruimten. Het plan biedt duidelijke contrasten ten aanzien van het rustige wonen in het groen zonder autoverkeer, tegenover de levendigheid van binnenstraat en buurtcentrum. Ook tracht het plan zowel te voorzien in de



De Taibah-moskee in de Bijlmermeer, Foto Domenico Mangano.



Monument ter herinnering aan de Bijlmeraanval, Foto Domenico Mangano.

behoefte aan openbaarheid als aan privacy. De 'binnenstraat' wordt als exclusief voetgangersdomein veel meer als een gemeenschappelijke voorziening ervaren dan de traditionele woonstraat. Hetzelfde geldt voor de rijke variatie aan actieve en passieve gebruiksmogelijkheden voor de grote buitenruimten ten opzichte van de gemeenschappelijke tuinen in de tuinsteden. Verschillende nadelen, die de sterk gereglementeerde volkswoningbouw heeft, kunnen in de opzet van woonblokken met binnenstraat worden ondervangen door aan de binnenstraat elementen toe te voegen, die de flexibiliteit in het gebruik van de woning vergroten (logeerkamers bijvoorbeeld), ofwel voor de burenhinderlijke activiteiten buiten de woning brengen. Faciliteiten als buffetten met terrasjes kunnen het gemeenschappelijk verkeren in de binnenstraat en de buitenruimte ten goede komen.⁴

Ook al is de Bijlmermeer achteraf dikwijls getypeerd als anonieme betonstad, er was bij de ontwerpers wel degelijk aandacht voor de sociale aspecten van het plan. Zo werd er een aparte nota gepresenteerd over de invulling van de paviljoens voor gemeenschappelijke activiteiten. Een hele lijst van functies kwam voorbij, om er een paar te noemen: buffet met zitgelegenheid, hobbyruimten, kinderbewaarplaats, huiswerkruimte, spreekkamer, repetitielokaal, jongerensociëteit, speelruimte voor kinderen en logeerkamers. De buurtcentra die werden gecombineerd met de parkeer garages werden geschikt geacht voor verenigingsactiviteiten, dienstencentra voor bejaardenwerk, ruimten voor groepspraktijken van dokters, crèches en kerkzalen. In het hoofdcentrum waren naast een winkelcentrum functies als een overdekt zwembad en schouwburg bedacht.⁵

De intenties van de voorzieningen werden duidelijk beschreven in de nota, alsmede het kostenplaatje. Maar hoe dit gefinancierd moest worden, dat liet men in het midden. Bij de blokvoorzieningen in de paviljoens was het uitgangspunt dat de bewoners zelf activiteiten zouden ontwikkelen. Geopperd werd om een huurverhoging door te voeren en de bewoners mee te laten betalen aan zowel de realisatie als de ontplooiing van de activiteiten van de paviljoens.⁶ Daar kwam echter verzet tegen door de bewoners. Voor de bouw van het eerste paviljoen, Hofgeest, gaf het ministerie van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk werk subsidie in het kader van vier welzijnsexperimenten in de steden: Rotterdam, Enschede, Apeldoorn en Amsterdam.⁷ Maar bij de subsidie voor dit paviljoen bleef het. Het gevolg was dat bij gebrek aan financiering de realisatie van de overige paviljoens – de kern van het collectieve onderdeel van de Bijlmer – werd afgeblazen.

EXOTISCHE BEWONERS

Ondanks de mooie beloften in de brochures zwol de kritiek op de wijk al vrij snel aan. In twee openbare hoorzittingen in november 1970 en maart 1971 kwamen de knelpunten van de wijk naar boven die op dat moment nog niet voltooid was, maar waar al sinds 1969 mensen woonden. Bewoners, die zich verenigd hadden in een bewonersoverleg, hadden onder andere kritiek op de huurverhogingen, de problematiek rondom het parkeren, het openbaar vervoer dat slecht functioneerde en de winkelcentra die nog niet af waren. In de publieke media werd de Bijlmer al vrij snel als een rampenproject afgeschilderd.

Tot overmaat van ramp toonde de doelgroep voor de wijk nauwelijks interesse in het betrekken van deze wijk voor de toekomst. Oorspronkelijk was de Bijlmermeer bedoeld voor arbeidersgezinnen, maar vanwege de hoge huren en de alternatieve huisvesting in de tuinsteden rondom Amsterdam lieten zij verstek gaan. De wijk werd aantrekkelijk voor anderen die moeite hadden om aan een ruime woning in Amsterdam te komen. Terwijl er in Amsterdam in 1970 18 procent alleenstaanden woonden, was er in de Bijlmer sprake van een percentage van bijna 40 procent.⁸ Eén van de huisartsen van het eerste uur beschreef de pioniers als volgt: “Het zou best wel eens zo kunnen zijn dat zich hier een hoger percentage psychische conflicten voordoet. Maar dat is niet zo wonderlijk, want wat de mensen hier bindt is een zeker non-conformisme. Er zijn hier veel mensen niet getrouwd, veel lesbiennes, veel homoseksuelen omdat ze hier nu eenmaal – voor veel geld weliswaar – in de anonimiteit kunnen wonen. En ook veel jonge intellectuelen, die toch ook een zeker non-conformisme hebben. Bij de laatste verkiezingen hebben we hier een van de hoogste percentages kabouterstemmen gehad van Amsterdam.”⁹ De Bijlmer als vrijstaat voor onaangepast gedrag.

Al gauw had dit ook een keerzijde. Behalve de excentrieke Amsterdammers werd de Bijlmer toevluchtsoord voor de Surinamers die na de onafhankelijkheid van de voormalige kolonie in 1975 naar Nederland kwamen. Vervolgens werd het een aantrekkelijke vestigingsplaats voor overige immigranten, legaal en illegaal, die in de Bijlmer hun landgenoten troffen en een leven in betrekkelijke anonimiteit konden leiden. Tegenwoordig telt de Bijlmermeer zo’n honderdveertig verschillende nationaliteiten. In de Bijlmermeer ontwikkelde zich een informele economie. Sommige woningen deden dienst als gaarkeuken of bordeel. Tegelijkertijd werd het de plek waar zo’n tachtig verschillende geloofsgemeenschappen bestonden, waar exotische producten uit alle landen gevonden konden worden en waar jonge rappers zich bekwaamden in een eigen Bijlmer-stijl. Die informaliteit bleef in zwang totdat de gebouwen letterlijk werden afgebroken. In de nieuwe opzet is nauwelijks ruimte voor bijvoorbeeld geïmproviseerde kleine bedrijfjes van allochtonen.



Het nog te renoveren flatgebouw Kleiburg en het winkelcentrum Kraaiennest, Foto Domenico Mangano.

In de jaren tachtig kwam de wijk negatief in het nieuws vanwege de criminaliteit en drugshandel. De politie leek geen grip meer te hebben op het gebied. Ook waren er een reeks praktische problemen in de Bijlmer: het openbaar vervoer functioneerde niet goed, voorzieningen kwamen te laat klaar en de woongebouwen ontbeerden de kwaliteit die voorzien was. De Bijlmer kreeg een slechte naam en was voor degenen die wel een keus op de woningmarkt hadden, de laatste plek in Nederland waar je zou willen wonen. In de jaren tachtig werden er allerhande strategieën uitgetoetst om de criminaliteit een halt aan te roepen. Beheerders werden aangesteld en flats werden *gerestyled* door ze onder andere een nieuwe naam te geven. De Bijlmermeer bleek niet houdbaar voor de toekomst.

RETYLING VAN DE BIJLMERMEER

Maar er waren ook Bijlmer-believers. Zo pleitte de architect Rem Koolhaas in 1985 voor een herwaardering van de wijk. Een van de grootste problemen volgens hem was het archaische karakter van de openbare ruimte die niet aansloot bij de wensen van een hedendaagse stadsbewoner. Door een intensivering van stedelijke functies in de ruimte tussen de blokken zou het gebied al voor een groot deel geholpen zijn.

Koolhaas' visie werd niet opgepikt. Met de privatisering van de woningbouwcorporaties aan het begin van de jaren negentig kregen desbetreffende eigenaren meer vrijheid om ingrijpend te vernieuwen. De woningbouwverenigingen opteerden voor sloop, die overigens versneld werd ingezet door een tragisch ongeval met een Israëlische Boeing die op een van de flats landde en waarbij drieënveertig mensen omkwamen. Bij de ingrijpende vernieuwingsoperatie, die langzamerhand op zijn eind loopt, werd er weinig overgelaten van de functionalistische stedenbouw en architectuur. Verhoogde wegen werden verlaagd, hoogbouw werd vervangen door rijtjeshuizen met voor- en achtertuin en parkeergarages werden gesloopt. Men verliet de totaalaanpak en de wijk werd opgedeeld in stukken. Onder het toezicht van de gemeentelijke projectgroep heeft dit geresulteerd in een lappendeken van stedenbouwkundige en architectonische opvattingen die doen denken aan de Vinex-uitbreidingswijken die overal in het land verrijzen. Slechts het gedeelte dat – ironisch genoeg – met de naam Bijlmermuseum wordt aangeduid is in zijn oorspronkelijke staat behouden gebleven, op een aantal ingrepen na die de gebouwen opnieuw tot leven moesten wekken.

Niet alleen de architectuur heeft niets meer te maken met het ontwerp van weleer, ook het programma is afwijkend. Voor de sociale woningbouw zijn koop en –huurwoningen in de plaats gekomen. Het percentage sociale woningbouw voldoet aan de huidige Nederlandse eis voor uitbreidingswijken, en vormt nog maar een klein deel van het geheel. Het multiculturele karakter van de wijk is overigens wel behouden gebleven. De afkomst van de bewoners van de nieuwe rijtjeshuizen correspondeert met de gemiddelde bevolking die voorheen in de hoogbouw woonde.

Voor de romantische liefhebber van deze uitzonderlijke woonwijk, die gestoeld was op internationale grondbeginselen van de naoorlogse functionalistische stad, is de vernieuwing – door hem wellicht gezien als verminking – onomstotelijk een doorn in het oog. Voor de ontwikkelaar, de gemeente en de beheerders van de woningbouw is de radicale vernieuwingsoperatie zeker een verademing. De bewoners hebben een veiligere en meer intieme woonomgeving teruggekregen, de keerzijde is dat er minder ruimte is voor eigen, ongereguleerd initiatief. De opkomst en de ondergang van de Bijlmermeer tonen de discrepantie tussen de tekentafel en de werkelijkheid, tussen een visionair beeld van de stad en de wijze waarop stad en zijn bewoners daadwerkelijk functioneren. De grootschalige anonimiteit is ingeruild voor kleinschalige gezelligheid. Met de vernieuwing van de Bijlmermeer is de “stad van de toekomst” definitief ter ziele gegaan.

LITERATUUR

- WOUTER BOLTE EN JOHAN MEIJER, *Van Berlage tot Bijlmer, architectuur als stedelijke politiek*, 1981.
- HUGO DU LAING, *Het proces van stadsuitbreiding. Case-studie: De Amsterdamse stadsuitbreiding Bijlmer*, 1973.
- MAARTEN VAN MENTZEL, *De Bijlmermeer als grensverleggend ideaal*, 1989.

Noot

- 1 Toespraak van de burgemeester van Amsterdam, G. van Hall, ter gelegenheid van het slaan van de eerste paal voor de woningbouw in de Bijlmermeer op 13 december 1966.
- 2 Persbericht, nieuw initiatief ter zake van de Bijlmermeer, gemeentebestuur van Amsterdam richt zich in brief tot burgerij, archief Stadsontwikkeling, Stadsarchief Amsterdam.
- 3 Dit is de Bijlmer, Federatie van Amsterdamse woningbouwverenigingen, archief 823, Stadsarchief Amsterdam.
- 4 Nota Kollektieve blokvoorzieningen, p.3.
- 5 Nota Kollektieve blokvoorzieningen, p.7-8.
- 6 Resumé van de zestiende vergadering van de Commissie Ruimtelijke Voorzieningen, 11 augustus 1970, archief Stadsontwikkeling, Stadsarchief Amsterdam.
- 7 Aanvulling op nota stand van zaken stedenbouwkundige en ruimtelijke voorzieningen in de Bijlmer, scab 30 mei 1969, archief Stadsontwikkeling, Stadsarchief Amsterdam.
- 8 HUGO DU LAING, *Het proces van stadsuitbreiding. Case-studie: De Amsterdamse stadsuitbreiding Bijlmer*, 1973, p. 131.
- 9 MAX VAN ROOY EN INEKE JUNGSCHEGER, “Het enige positieve is de maquette”, *Algemeen Handelsblad*, 20 juni 1970.